CONTINENTAL ENTERPRISES LTD.

lwn.

PEMUNYA KAPAL DAN ORANG-ORANG LAIN YANG MEMPUNYAI KEPENTINGAN DALAM KAPAL M.V. BRIHOPE

MAHKAMAH TINGGI MALAYA, PULAU PINANG
DATO' ABDUL HAMID BIN HJ. MOHAMED H
[ADMIRALTI IN REM NO. 27-3-94]
5 OKTOBER 1994

***UNDANG-UNDANG KELAUTAN**: Admiralti in rem - Kemungkiran charterparti pelayaran -Penahanan kapal - Kapal gagal belayar ke destinasi konsainan kargo - Kontrak jualan dibatal oleh pembeli - Samada hak ke atas kargo berbalik kepada shipper - Lien - Shipper membayar tambang kapal ke dalam Mahkamah dan tidak kepada pemilik kapal - Samada pemilik kapal mempunyai lien ke atas kargo.*

Melalui satu charterparti pelayaran, plaintif telah mencarter kapal M.V Brihope milik defendan untuk mengangkut sejumlah hasil pertanian termasuk 4509.1 metrik tan Indian Groundnuts. Plaintif adalah "shipper" bagi semua kargo tersebut dan pemilik dan penjual bagi sebahagiannya. Menurut carterparti M.V Brihope dikehendakki belayar ke pelabuhan Butterworth untuk memunggah kargo yang tertakluk kepada bil lading no. 2, 3 & 4 dan selepas itu belayar ke Tanjung Periok, Jakarta untuk memunggah Indian Groundnuts diatas, yang diangkut di bawah bil lading no. 1. Plaintif adalah pemegang bil-bil lading berkenaan.

Setibanya di Butterworth, M.V Brihope gagal memunggahkan kargo dibawah bil lading 2, 3 & 4. Plaintif dengan itu memulakan tindakan in rem dan kapal tersebut telah di tahan. M.V Brihope dengan itu tidak belayar ke Tanjung Periok dan akibatnya kargo di bawah bil lading no. 1 tidak dapat dihantar ke sana. Akibat seterusnya ialah pembeli di Indonesia menolak bil lading no.1 dan sekaligus membatal kontrak jualan kargo berkenaan.

Plaintif memohon deklarasi bahawa akibat tindakan pembeli di Indonesia itu hak kepada kargo di bawah bil lading no. 1 berbalik kepadanya dan bahawa dia berhak untuk menuntutnya. Sementara itu defendan, beserta satu pihak lain iaitu Shanghai Dong Ping Shipping Company, menuntut tambang pengangkutan kargo tersebut. Plaintif tidak pasti kepada siapa tambang tersebut patut dibayar dan dengan itu telah memfail satu saman interpleader di Hong Kong untuk mendapat arahan membayar tambang itu kepada pihak yang betul. Pada 31 Mac 1994 Mahkamah Tinggi Hong Kong memerintahkan supaya plaintif membayar jumlah itu kedalam Mahkamah. Berikutnya US$ 192,805 telah dibayar ke dalam Mahkamah Hong Kong oleh plaintif.

Pada 18 Jun 1994 Mahkamah Tinggi Pulau Pinang membenarkan perintah deklarasi yang dipohon oleh plaintif. Defendan memfail notis usul ini memohon untuk mengenepikan penghakiman tersebut. Defendan berhujah, antara lain, bahawa kargo berkenaan tidak boleh dituntut oleh plaintif kerana plaintif masih terhutang tambang pengangkutan dan dengan itu defendan mempunyai lien keatas kargo berkenaan.

Diputuskan:

[1] Defendan hendaklah menunjukkan bahawa penghakiman 18 Jun 1994 itu diperolehi di luar aturan atau jika tidak diluar aturan bahawa pembelaannya di sini mempunyai merit. Defendan jelas gagal berbuat demikian. Plaintif berhak menuntut kargo itu kerana mereka adalah pemegang tunggal bil lading. Defendan hanyalah tuan punya kapal bukan tuanpunya kargo yang dibawa oleh kapal, dan dengan itu tidak mempunyai hak atau kepentingan ke

atas kargo itu. Defendan cuma menuntut tambang muatan dan itu sahajalah haknya, jika ada. Disamping itu, defendan tidak berkata ada pihak lain yang menuntut kargo itu. Apa yang disebut ialah "jika ada kelak" iaitu sesuatu yang berasaskan kemungkinan. Adalah tidak adil untuk menangguh hak plaintif untuk mendapatkan kargo itu, yang merupakan barangan mudah rosak, sementara menunggu kemungkinan yang mungkin berlaku, yang setelah sekian lama masih belum berlaku.

[2] Hujah defendan bahawa mereka mempunyai lien ke atas konsainan berkenaan kerana plaintif terhutang tambang muatan kapal tidak berasas. Plaintif telah pun membayar sejumlah US$ 192,805 ke dalam Mahkamah HongKong bagi tujuan membayar tambang tersebut dan ini bukanlah satu keadaan di mana plaintif enggan membayar. Selain itu dalam kes no. 27-1-1994, yang berkait dengan bil-bil lading no. 2, 3 & 4 dan melibatkan pihak yang sama iaitu plaintif dan defendan di sini, Mahkamah telah memerintahkan 20% daripada konsainan dalam bil-bil no. 2, 3 & 4 itu, yang bernilai RM1,100,000, dipunggah kedalam jagaan bersama mereka. Perintah itu dibuat untuk memenuhi tuntutan defendan jika ada. Oleh itu jika pun defendan masih mempunyai hak untuk dibayar baki tambang muatan sebanyak US$ 67,195 seperti yang dikatakan itu, konsainan yang disimpan di bawah jagaan bersama mereka di atas lebih dari mencukupi untuk menjelaskannya. Oleh itu nyataan defendan bahawa ia mempunyai lien ke atas konsainan kargo itu tidak boleh diterima.

[Permohonan defendan ditolak]

Kes-kes yang dirujuk:
Hasil Bumi Perumahan Sdn. Bhd. v. United Malayan Banking Bhd ***(dirujuk)***
Fira Development Sdn. Bhd. v. Goldwin Sdn. Bhd ***(dirujuk)***
Sze Hai Tong Bank Ltd v. Rambler Cycle Co. Ltd ***(dibezakan)***

Perundangan yang dirujuk:
Kaedah-Kaedah Mahkamah Tinggi 1980, A. 41 k. 5, A. 70 k. 20(3)

Bagi pihak plaintif/responden - J.A. Yeoh; T/n. Shearn Delamore & Co.
Bagi pihak pemohon - Nitin V. Nadkarni; T/n. Lee Hishamuddin

PENGHAKIMAN

Abdul Hamid Bin Hj. Mohamed H:

Plaintif dalam kes ini menuntut sebagai pencarter kapal M.V."BRIHOPE" dan yang didaftar di Pulau Pinang dan "shipper" konsainan kargo yang dimuat di atas kapal itu di bawah bil-bil lading no. Bedi 1, 2, 3 dan 4 dan tuan punya konsainan di bawah bil lading no. Bedi 1.Defendan adalah tuan punya kapal itu.

Mengikut pernyataan tuntutan plaintif dalam kes ini yang difail pada 27 Mei 1994 melalui satu "voyage charterparty" bertarikh 5 Februari 1994, defendan bersetuju mencarter kapal itu kepada plaintif untuk mengangkut hasil pertanian. Menurut carterparti itu kargo itu dimuat di atas kapal itu lebih kurang pada 19 Februari 1994. Plaintif juga adalah "shipper" konsainan kargo di bawah empat bil lading (Bedi 1, 2, 3 dan 4) dan juga adalah penjual konsainan kargo tersebus di bawah empat kontrak "cost and freight". Kapal itu dikehendaki belayar ke Butterworth, Malaysia untuk memunggah kargo yang disebut dalam bil-bil lading no. Bedi 2, 3 dan 4 dan selepas itu belayar pula ke Pelabuhan Tanjung Periok, Jakarta untuk memunggah konsainan kargo yang tersebut dalam bil lading no. Bedi 1. Mengikut pernyataan tuntutan plaintif lagi, walau pun kapal itu tiba di pelabuhan Butterworth, ia gagal memunggahkan konsainan kargo yang sepatutnya dipunggah di Butterworth itu. Akibatnya plaintif dalam kes no. 27-1-1994 telah memulakan tindakan *in rem* dan kapal itu ditahan. Jadi, kapal itu tidak

boleh belayar ke Tanjung Periok untuk menghantar konsainan kargo yang disebut dalam bil lading no. Bedi 1. Mengikut plaintif, pihak yang mempunyai kepentingan dalam kargo di bawah bil lading no. Bedi 1 (P.T. Sierad Feedmill dari Jakarta) telah menolak bil lading no. Bedi 1 itu dan membatalkan kontrak jualan. Plaintif mengatakan bahawa akibat tindakan P.T. Sierad Feedmill itu hak kepada kargo itu berbalik kepada plaintif sebagi "`shipper'/penjual kargo tersebut". Oleh itu plaintif yang mempunyai milikan (possession) bil lading itu dan sebagai tuan punya kargo tersebut berhak untuk menuntutnya. Mengikut plaintif lagi, walau pun defendan diberi hak itu, defendan gagal memunggah dan menghantar kargo itu kepada plaintif. Oleh itu plaintif memohon perintah-perintah berikut:

(i) satu deklarasi bahawa plaintif adalah pemunya sah sebahagian dari konsainan kargo tersebut yang terdiri dari 4,509.1 ton metrik `Indian Groundnut Meal Extraction 45/40 for Animal Feed Packed In New Gunny Bags' Yang diangkut di bawah bil lading no. Bedi 1 tersebut yang kini dimuatkan atas kapal M.V.`BRIHOPE';

(ii) satu perintah bahawa defendan menghantar dengan serta merta kepada plaintif sebahagian dari konsainan kargo tersebut yang terdiri dari 4,509.1 ton metrik 'Indian Groundnut Meal Extraction 45/40 For Animal Feed Packed in New Gunny Bags' yang diangkut di bawah bil lading no. Bedi 1 tersebut yang kini dimuatkan atas kapal M.V.'BRIHOPE';

(iii) gantirugi untuk kemungkiran kontrak pengangkutan dan/atau duti dan/atau kecuaian dan/atau tukar jadi berkenaan dengan sebahagian dari konsainan kargo tersebut yang diangkut dibawah bil lading no. Bedi 1 tersebut;

(iv) gantirugi untuk kemungkiran 'charterparty' bertarikh 5 Februari 1994 yang dimasukkan diantara plaintif dan defendan;

(v) relief-relief yang selanjutnya atau yang lain yang dianggap wajar;

(vi) kos prosiding disini.

Perlu disebut bahawa terdapat dua tindakan lagi yang berkaitan, iaitu kes no. 27-1-1994 dan 27-2-1994. Dalam kes no. 27-1-1994, plaintif menuntut sebagai tuan punya kargo yang tersebut dalam bil lading no. Bedi 2, 3 dan 4 yang ia adalah pemegang, konsaini dan endorsi bil-bil lading itu. Defendan adalah sama iaitu tuan punya kapal itu. Dalam tindakan itu plaintif dalam kes itu menuntut gantirugi kerana kemungkiran kontrak dan/atau tanggungjawab dan/atau kecuaian dan/atau tukar jadi oleh defendan, pengkhidmat dan/atau agen mereka semasa mengangkut ketiga-tiga konsainan itu dari Bedi, India ke Butterworth, Malaysia kerana kerosakan dan/atau ketidakhantaran kargo itu. Untuk lebih mudah difaham eloklah disebut bahawa konsainan kargo dalam kes no. 27-1-1994 ini adalah konsainan yang sepatutnya dihantar ke Butterworth, manakala konsainan kargo dalam kes no. 27-3-1994 ini adalah konsainan yang sepatutnya dihantar ke Tanjung Periok, Jakarta.

Dalam tindakan yang satu lagi, iaitu kes no. 27-2-1994 plaintif-plaintif adalah anak-anak kapal itu. defendan adalah sama juga, iaitu tuan punya kapal itu. plaintif-plaintif menuntut supaya gaji mereka dibayar oleh defendan, yang pada masa tuntutan itu difail berjumlah sebanyak RM468,300. Dalam tindakan itu penghakiman terus telah diberi dan perintah jualan telah dibuat ke atas kapal itu.

Diringkaskan cerita, pada 24 Jun 1994, plaintif memfail saman-dalam-kamar memohon deklarasi bahawa konsainan di bawah bil lading no. Bedi 1 itu kepunyaan plaintif, bahawa konsainan itu dihantar kepada plaintif, gantirugi, faedah dan kos. Permohonan ini dibuat kerana defendan tidak memasukkan kehadiran. Pada 28 Jun 1994, saya memberi penghakiman kepada plaintif - Lampiran 16.

Pada 1 Julai 1994, defendan baru memasukkan kehadiran. Diringkaskan cerita sekali lagi, pada 5 Julai 1994 defendan memfail notis usul untuk mengenepikan penghakiman yang dimasukkan

pada 28 Jun 1994 itu.

Dalam permohonan seperti ini, defendan hendaklah menunjukkan bahawa penghakiman itu diperolehi di luar aturan atau jika tidak di luar aturan defendan mestilah menunjukkan bahawa pembelaannya mempunyai merit yang sepatutnya dibicarakan oleh Mahkamah - lihat, antara lain *Hasil Bumi Perumahan Sdn. Bhd. v. United Malayan Banking Bhd.* dan *Fira Development Sdn. Bhd. v. Goldwin Sdn. Bhd.*

Berkenaan sebab defendan tidak memfail kehadiran, sebab yang diberi ialah terdapat pertukaran peguam pada masa itu. Saya tidak menolak permohonan defendan kerana sebab yang diberi bagi kegagalan defendan memfail kehadiran itu. Oleh itu tidaklah perlu saya membincangkan persoalan itu.

Peguam defendan mengemukakan beberapa sebab mengapa defendan menggatakan ia mempunyai pembelaan yang bermerit dan penghakiman ingkar itu patut diketepikan.

Peguam defendan menghujahkan bahawa defendan mempunyai lien ke atas konsainan itu. Ini, mengikut defendan, ialah kerana plaintif terhutang kepada defendan sebanyak US$260,000 iaitu tambang muatan kapal itu-lihat perenggan 10 hingga 14 Lampiran 19. Walau bagaimana pun semasa berhujah Peguam defendan mengakui bahawa bakinya hanyalah US$67,195.

Berhubung dengan bayaran tambang muatan itu, pihak plaintif memfail afidavit seorang peguamcara Mahkamah Agung Hongkong. Beliau menjelaskan bahawa atas arahan plaintif beliau telah memfail satu saman interpleader di Mahkamah Agung Hong Kong. Saman interpleader itu dipohon oleh plaintif untuk mendapat arahan Mahkamah kepada siapakah plaintif patut membayar jumlah tambang muatan sebanyak US$192,805. Ini kerana terdapat dua pihak yang menuntutnya, iaitu defendan dan Shanghai Dong Ping Shipping Company. Saman itu disampaikan kepada peguamcara defendan di Hong Kong. Pada 31 Mac 1994 Mahkamah Tinggi Hong Kong memerintahkan bahawa plaintif membayar jumlah itu ke dalam Mahkamah. Peguam atau wakil defendan tidak hadir dalam perbicaraan itu. Jumlah itu dibayar oleh plaintif ke dalam Mahkamah Tinggi Hong Kong pada 8 April 1994.

Pihak defendan, melalui afidavit (Lampiran 27) mengakui bahawa ia mengarahkan peguamcaranya menerima penyampaian saman interpleader tersebut. Tetapi defendan menjelaskan ia tidak hadir untuk mengemukakan tuntutannya kerana kekurangan wang.

Dalam hal ini saya bersetuju dengan hujah Peguam plaintif bahawa jika defendan memikirkan ia berhak ke atas wang itu, ia sepatutnya menuntut supaya wang itu dibayarkan kepadanya. Perlu ditekankan bahawa plaintif atas dayausahanya sendiri telah mengambil saman interpleader itu untuk membayar wang itu kepada pihak yang betul. Ini bukan satu keadaan di mana plaintif enggan membayar.

Seperti yang disebut lebih awal, Peguam defendan mengakui bahawa defendan tidak boleh menuntut lagi lien ke atas konsainan di bawah bil lading no. Bedi 1 ini bagi jumlah US$192,805 itu. Tetapi, beliau menghujahkan bahawa masih terdapat baki US$67,195.

Dalam hal ini juga saya bersetuju dengan hujah Peguam plaintif bahawa jumlah US$192,805 itu adalah setelah dikurangkan perbelanjaan (disbursement) yang telah pun dibayar oleh plaintif seperti yang dikehendaki dibayar dahulu oleh plaintif. Klausa 6 Charter Party yang dikemukakan oleh defendan sebagai Ekshibit EKH-1, Lampiran 19, jelas mengatakan, antara lain:

> Cash for Vessel's ordinary disbursements at Port of Loading to be advanced by Charterers..."

Klausa 9, mukasurat 2 ekshibit yang sama mengatakan

"9. Charterer's agents at loading and discharging ports. Owners request Charterers to pay port-disbursement both ends on Owners' behalf **and same to be deducted from freight**." (tekanan ditambah).

Klausa 15 dan 31 Ekshibit yang sama juga berkenaan.

Adalah jelas bagi saya bahawa jumlah US$192,805 itu adalah baki tambang muatan yang sepatutnya kena dibayar oleh plaintif kepada defendan setelah mengurangkan perbelanjaan itu, tetapi oleh sebab terdapat tuntutan oleh Shanghai Dong Ping Shipping Company ke atasnya, plaintif mengambil jalan selamat untuk mendapat perintah Mahkamah kepada siapa plaintif patut bayar. Atas perintah Mahkamah plaintif membayar ke dalam Mahkamah.

Selain dari itu, seperti yang saya sebut lebih awal, kes ini berkaitan dengan kes no. 27-1-1994. Dalam kes itu Mahkamah ini telah pun pada 18 Mei 1994 memerintahkan supaya 20% daripada konsainan dalam bil-bil lading no. Bedi 2, 3 dan 4 dipunggah ke dalam jagaan bersama plaintif dalam kes itu dan defendan yang sama dengan defendan dalam kes ini - Lampiran 49. Tidak dinafikan bahawa nilainya adalah lebih kurang RM1,100,800. Perintah ini dibuat untuk memenuhi tuntutan defendan, jika ada. Sekali lagi saya bersetuju dengan hujah Peguam plaintif bahawa jika defendan masih mempunyai hak dibayar baki tambang muatan sebanyak US$67,195 yang dikatakan itu pun, konsainan yang disimpan di bawah jagaan bersama kedua belah pihak itu adalah lebih daripada mencukupi untuk menjelaskannya. [Alasan penghakiman saya bertarikh 27 Julai 1994 mengenai Lampiran 45 kes 27-1-1994 itu dirujuk].

Oleh itu, saya berpendapat bahawa nyataan defendan bahawa ia mempunyai lien ke atas konsainan kargo ini tidak berasas sama sekali.

Kedua, dihujahkan bahawa bil lading cacat (defective). Peguam defendan cuba merujukkan tentang "perbezaan-perbezaan" yang terdapat dalam salinan-salinan bil lading itu secara "microscopic". Saya tidak akan memperturunkannya di sini. Kerana, bagi saya, ada perkara yang lebih asas dari itu.

Defendan adalah tuan punya kapal bukan kargo yang dibawa oleh kapal itu. Defendan tidak mempunyai hak atau kepentingan ke atas kargo itu. Plaintif menuntut hak ke atas kargo itu sebagai pemegang bil lading. Defendan cuma menuntut tambang muatan. Itu sahaja haknya, jika ada atau masih ada.

Perlu juga diambil ingatan bahawa sehingga tarikh saya mendengar permohonan ini, defendan tidak berkata bahawa ada pihak lain yang menuntut kargo itu. Apa yang disebut ialah jika ada kelak.

Semasa menghujahkan Lampiran 45 kes no. 27-1-1994 dulu, Peguam defendan terdahulu telah mengemukakan hujah yang sama. Pada masa itu pun tidak ada pihak lain yang membuat tuntutan hakmilik terhadap kargo di bawah bil-bil lading no. Bedi 2, 3 dan 4.

Sekarang hujah yang sama pula dibangkitkan mengenai bil lading no. Bedi 1 ini. Juga, sehingga saya memberi keputusan, masih belum ada tuntutan hakmilik dibuat oleh mana-mana pihak selain daripada plaintif, pemegang bil lading yang diindoskan itu. Jadi hujah itu adalah berasaskan satu kemungkinan, yang setelah beberapa lama masih belum berlaku. Sebaliknya, plaintif, pemegang bil lading itu yang tunggal menuntut supaya kargo yang mudah rosak itu dilepaskan kepadanya. Dalam keadaan ini, adalah tidak adil untuk menangguh hak plaintif mendapatkan kargo itu, sementara menunggu "kemungkinan" yang mungkin berlaku, yang setelah sekian lama masih belum berlaku.

Saya juga bersetuju dengan hujah Peguam plaintif bahawa tidak ada apa yang patut dirisaukan oleh defendan, jika mungkin timbul tuntutan oleh pihak lain kelak. Kerana penghakiman

Mahkamah ini adalah penghakiman *in rem*. Tidak mungkin defendan boleh dipersalahkan kerana kecuaian atau kegagalan jika ia menyerahkan kargo itu kepada plaintif atas perintah Mahkamah.

Hujah yang panjang lebar dikemukakan oleh kedua belah pihak berkenaan "perbezaan" yang terdapat dalam salinan-salinan bil lading berkenaan.

Jika diteliti salinan-salinan itu, memanglah terdapat perbezaan-perbezaan sedikit sebanyak di sana sini. Tetapi Peguam plaintif menghujahkan bahawa jika terdapat apa-apa "kecacatan" itu adalah kerana perbuatan wakil defendan sendiri iaitu "Conti-Feed Maritime Pvt. Ltd". Untuk menyokong hujahnya Peguam plaintif merujuk kepada "Letter of Authority" bertarikh 20 Februari 1994 di mana "Master" kapal itu memberi kuasa kepada Conti-Feed & Maritime Pvt. Ltd. untuk mengeluarkan dan menandatangani bil lading itu. Beliau juga merujuk kepada dokumen-dokumen, termasuk salinan-salinan bil lading Bedi 1 yang menunjukkan bahawa Conti-Feed menandatangani bil lading itu "as agent" dan "for and/on behalf of owner Timview Resources Sdn. Bhd." Semua ini, mengikut beliau, dengan jelas menunjukkan bahawa Conti-Feed Maritime Pvt Ltd adalah agen tuanpunya kapal. Tetapi Peguam defendan lantas menunjukkan bahawa terdapat nama "Timview Resources Sdn. Bhd." Siapakah Timview Resources Sdn Bhd?, beliau bertanya.

Saya bersetuju dengan Peguam defendan bahawa sekurang-kurangnya perlu ada penjelasan tentang siapakah Timview Resources Sdn. Bhd. ini, yang setakat ini tidak ada.

Tetapi, saya berpendapat bahawa itu sahaja tidak cukup untuk menunjukkan bahawa defendan berjaya menunjukkan bahawa ia ada keterangan yang menunjukkan bahawa pembelaannya mempunyai merit. Kerana, kita tidak patut terkeliru bahawa defendan, sebagai tuanpunya kapal, tidak mempunyai hak dan tidak menuntut hak ke atas konsainan kargo. Hak yang ia mungkin ada, jika masih ada, hanya untuk dibayar tambang muatan kapal itu dan atas alasan itu lien terhadap kargo itu sahaja. Saya telah membincang berkenaan tuntutan lien oleh defendan. Saya telah menyebut bahawa defendan tidak mungkin boleh dipersalahkan jika ia melepaskan kargo ini kepada plaintif atas perintah Mahkamah. Pihak yang boleh dipersalahkan, jika ada tuntutan oleh pihak lain, ialah plaintif.

Satu hujah lagi yang dikemukakan oleh Peguam defendan ialah bahawa bil lading ini tidak dikemukakan kepada defendan sebelum tindakan ini dimulakan. Dalam hal ini Peguam defendan merujukkan saya kepada kes *Sze Hai Tong Bank Ltd v. Rambler Cycle Co. Ltd.* di mana Lord Denning, yang menyampaikan penghakiman Majlis Privi itu berkata:

> It is perfectly clear law that a ship-owner who delivers without production of the bill of lading does so at his peril.

Saya terima bahawa inilah undang-undang dalam hal ini.

Tetapi, pada pandangan saya kita perlu mengambil perhatian kepada keadaan kes ini. Seperti yang saya sebut awal-awal lagi, kes ini antara lain, berkaitan dengan kes no. 27-1-94. Kes itu dimulakan pada 26 Mac 1994. Dalam kes itu, defendan pada 3 Mei 1994 telah pun membuat permohonan melalui saman-dalam-kamar (Lampiran 34) memohon perintah konsainam kargo ini ("kargo Indonesia") dipunggahkan ke dalam kepunyaan defendan. Pada 9 Mei 1994 ia memohon pula untuk menjual kargo ini. Ini jelas menunjukkan bahawa defendan memang dari awal-awal lagi memang tidak berhasrat untuk menyerahnya kepada plaintif, atau sesiapa lain yang memegang bil lading. Defendan sendiri, walau pun ia cuma tuan punya kapal, hendak mengambilnya dan menjualnya.

Selain dari itu, pada 6 Jun 1994, Peguam plaintif menulis surat kepada Peguam defendan pada

masa itu, antara lain, mengatakan bahawa mereka (Peguam plaintif) mempunyai bil lading asal Bedi 1 dan bertanya jika mereka hendak melihatnya dan bersedia menemui Peguam defendan untuk menunjukkannya - Lampiran 11 mukasurat 29. Surat ini tidak dijawab. Pada 10 Jun 1994 Peguam plaintif menulis sekali lagi - Lampiran 11, mukasurat 28. Juga tidak ada jawapan daripada pihak defendan.

Dalam keadaan ini, pada pandangan saya, bahawa plaintif tidak mengemukakan bil lading asal kepada defendan sebelum memulakan tindakan ini tidaklah menghalang plaintif daripada memulakan tindakan ini. Lagi pula kes yang dirujuk itu tidak pula mengatakan kegagalan itu menghalang plaintif memulakan tindakan ini. Ia cuma mengatakan jika defendan menyerah konsainan kargo tanpa dikemukakan bil lading, melakukannya atas risiko sendiri. Risiko ini tidak mungkin timbul dalam kes ini kerana, jika defendan menyerahkannya, ia melakukannya atas perintah Mahkamah ini.

Hujah terakhir Peguam defendan adalah mengenai peruntukan A. 70 k. 20(3):

> (3) Jika defendan dalam tindakan *in rem* gagal memasukkan kehadiran dalam masa yang dihadkan untuk kehadiran, maka, selepas tamatnya 14 hari selepas penyampaian wajar writ itu, suatu afidavit yang menentusahkan fakta-fakta yang di atasnya tindakan itu diasaskan dan, jika pernyataan tuntutan tidak diindorskan pada writ itu, suatu salinan pernyataan tuntutan, plaintif boleh memohon kepada Mahkamah untuk mendaptkan penghakiman ingkar.

dan A. 41 k. 5:

> 5.(1) Tertakluk kepada A. 14, k. 2(2) dan 4(2), kepada perenggan (2) kaedah ini dan mana-mana perintah yang dibuat dibawah A. 38 k. 3, sesuatu afidavit hanya boleh mengandungi apa-apa fakta yang boleh dibuktikan oleh deponen daripada pengetahuan sendiri.
>
> (2) Sesuatu afidavit yang diangkat sumpah bagi maksud digunakan dalam prosiding interlokutori boleh mengandungi pernyataan tentang maklumat atau kepercayaan berserta dengan sumber-sumber dan alasan-alasannya.

Beliau menghujahkan bahawa sebelum memberi penghakiman ingkar itu, Mahkamah mestilah berpuashati bahawa "terdapat suatu afidavit yang menentusahkan fakta-fakta yang di atasnya tindakan itu diasaskan." Jadi, soalnya adakah afidavit yang difail oleh plaintif (Lampiran 11) memenuhi kehendak ini? Saya tidak akan memperturunkan afidavit yang panjang lebar itu, walau pun saya telah menelitinya. Memadailah sekadar dikatakan bahawa afidavit itu mematuhi kehendakan kaedah-kaedah dirujukkan itu.

Kesimpulannya, saya berpendapat bahawa defendan tidak berjaya menunjukkan bahawa penghakiman itu diperolehi di luar aturan atau ada keterangan yang menunjukkan bahawa pembelaan defendan mempunyai merit. Oleh itu saya menolak permohonan defendan dengan kos.